GUERREROS MEDIEVALES

La marina veneciana



MWE018

ediciones del Prado

OSPREY PUBLISHING

La marina veneciana
Los dueños de un imperio marítimo

Hasta bien entrada la época moderna la historia de Venecia, suspendida entre Oriente y Occidente, estaba aislada del resto de Europa. Después de escapar al control de, primero, los francos y, más tarde, los bizantinos, Venecia se volvió fundamentalmente independiente y creó gradualmente un imperio marítimo y comercial a costa de sus antiguos amos bizantinos. Su posición en una serie de islas situadas en una laguna pantanosa del extremo del Adriático hizo que Venecia fuera prácticamente invulnerable, y el poder marítimo y comercial veneciano fue aumentando continuamente.

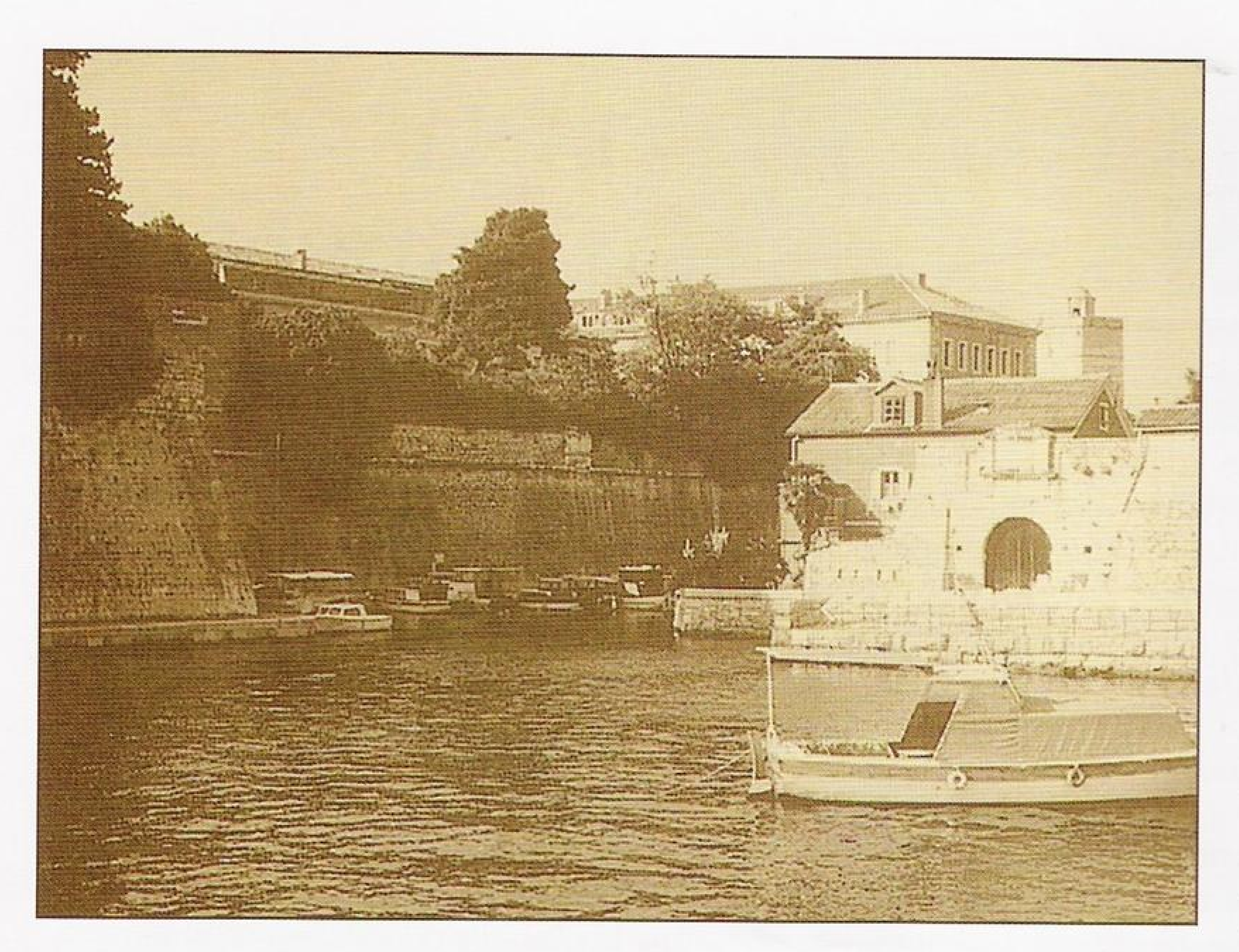
En 1202, cuando llegó la Cuarta Cruzada, Venecia ya tenía muchos territorios en el Adriático. La amenaza de la piratería había llevado a los venecianos a apoderarse de tierras orientales vecinas, infestadas de piratas, y entre sus numerosos títulos el *dux* (duque) de Venecia también era duque de Dalmacia y de Istria, mientras que la célebre ceremonia simbólica del "casamiento con el mar" del *dux* ya existía. Aunque su dominación del noreste de Italia vino mucho después, Venecia ya controlaba la costa de la laguna y se interesó mucho por los asuntos militares de sus vecinos. Las aventuras mercantiles venecianas eran a veces decididamente similares a las operaciones de los aborrecidos piratas, y sus relaciones comerciales, extendidas mucho más allá del Adriático incluso antes de la fundación de los estados cruzados, condujeron a la creación de colonias venecianas semi-independientes en la costa de Siria y Palestina.

Los sistemas militar y político que apoyaban estas aventuras eran una mezcla oriental y occidental, medio bizantinos y medio italianos, aunque el orden social veneciano era estrictamente feudal. Ningún individuo dentro de la ciudad tenía tierras arrendadas a un caballero, pero varias propiedades estaban vinculadas con el servicio militar. El *dux* era elegido, pero por una pequeña minoría, y fue convirtiéndose cada vez más en un dirigente simbólico, ya que el verdadero poder estaba en manos de un Consejo de Diez. Los venecianos solían elegir *duxes* de edad avanzada, incluso frágiles, y por consiguiente poco propensos a volverse inoportunamente ambiciosos.

Los venecianos no tardaron en hacerse famosos por su espíritu errante y belicoso, su gran perspicacia comercial y su orgullo. Algo muy parecido a un sentido de identidad "nacional" unificaba la ciudad y libró a Venecia de muchas luchas de clases que generalmente hacían tantos estragos en Italia. Incluso la exclusividad de la clase dirigente, limitada a un grupo invariable de familias, no disminuyó la lealtad de los venecia-



El campanario del siglo XV en una plaza-fuerte veneciana en Istria. También servía de faro para los navegantes y de puesto de observación contra los piratas. Estas estructuras tan altas eran los signos visibles de la soberanía veneciana en la costa dálmata.



El puerto de galeras de Zadar, la principal base naval veneciana en Dalmacia, lo bastante grande como para tener una pequeña flota de buques de guerra.

nos, ricos y pobres, a su "Serenísima República".

Aparte de los Caballeros de San Marcos, no existía ninguna otra orden de caballería en Venecia, y los ciudadanos venecianos tenían prohibido unirse a una orden extranjera sin la aprobación del gobierno. Durante toda su larga historia independiente, Venecia siguió siendo una república, y los asuntos políticos y militares se mantenían apartados. La actitud veneciana ante la guerra, aunque tan beligerante como la de cualquiera, era fundamentalmente práctica. La guerra se consideraba una extensión del comercio por otros medios, y se evitaba, si era posible, cuando no ofrecía ningún beneficio comercial. Esto no significa que las guerras fueran poco frecuentes ni mucho menos, y la temprana aparición de mercenarios al servicio del estado no indicaba una falta de espíritu bélico, sino una tendencia a considerar la guerra como una empresa comercial. Los contemporáneos vieron las frecuentes y completas derrotas infligidas a los belicosos príncipes feudales y renacentistas por una república interesada como una extraña paradoja.

A pesar de una política turbulenta y ocasionales reveses militares, Venecia se beneficiaba enormemente de su relativa estabilidad, en contraste con su rival dividida por las disensiones, Génova. Era una gran ciudad (más de 200.000 habitantes en el siglo XV), extraordinariamente cosmopolita e inmensamente rica. Incluso sacó provecho, al principio, del avance de los turcos otomanos que acabó provocando su caída, instalando bases navales y colonias a bajo precio o a cambio de protección.

Así, a mediados del siglo XV, Venecia alcanzó la cumbre del poder y la prosperidad y fue envidiada por toda Europa. Pero su feliz situación no tardó en ensombrecerse. Cuando los otomanos se hicieron a la mar, el conflicto se volvió inevitable, y ya en 1470 los propios venecianos reconocieron un hito histórico en la pérdida de la isla griega de Evvoia a manos de los turcos.

El Arsenal de Venecia

En el constante aumento del poder comercial y naval de Venecia, el famoso Arsenal desempeñó un papel principal. Dicen que fue fundado en 1104, aunque no cabe duda de que mucho antes ya existía algún tipo de astillero bizantino y depósito de armas. El concepto era claramente de inspiración tanto islámica como bizantina, como sugiere el nombre "Arsenal" (del árabe Dar al-Sina'a, "taller").

En los primeros tiempos parece que el Arsenal se destinó principalmente al mantenimiento de los barcos, pero la gran ampliación hecha en el Arsenal Nuevo en 1320 permitió construir en el mismo sitio (y a su debido tiempo, repararlos) los buques mercantes más grandes así como todos los demás barcos. Una especie de nueva ciudad creció a su alrededor para abastecer a su mano de obra de 16.000 hombres, y se hizo incidentalmente famosa como centro de comercios asociados como la fabricación de cuerdas.



Tropas en una galera italiana, hacia 1330. (1) Un ballestero bien equipado. (2) Un soldado de infantería, probablemente profesional, cuyas lanzas indican su servicio naval. (3) Un caballero de la belicosa familia veneciana Collato. El paño que le cubre la cabeza es característico de Italia.

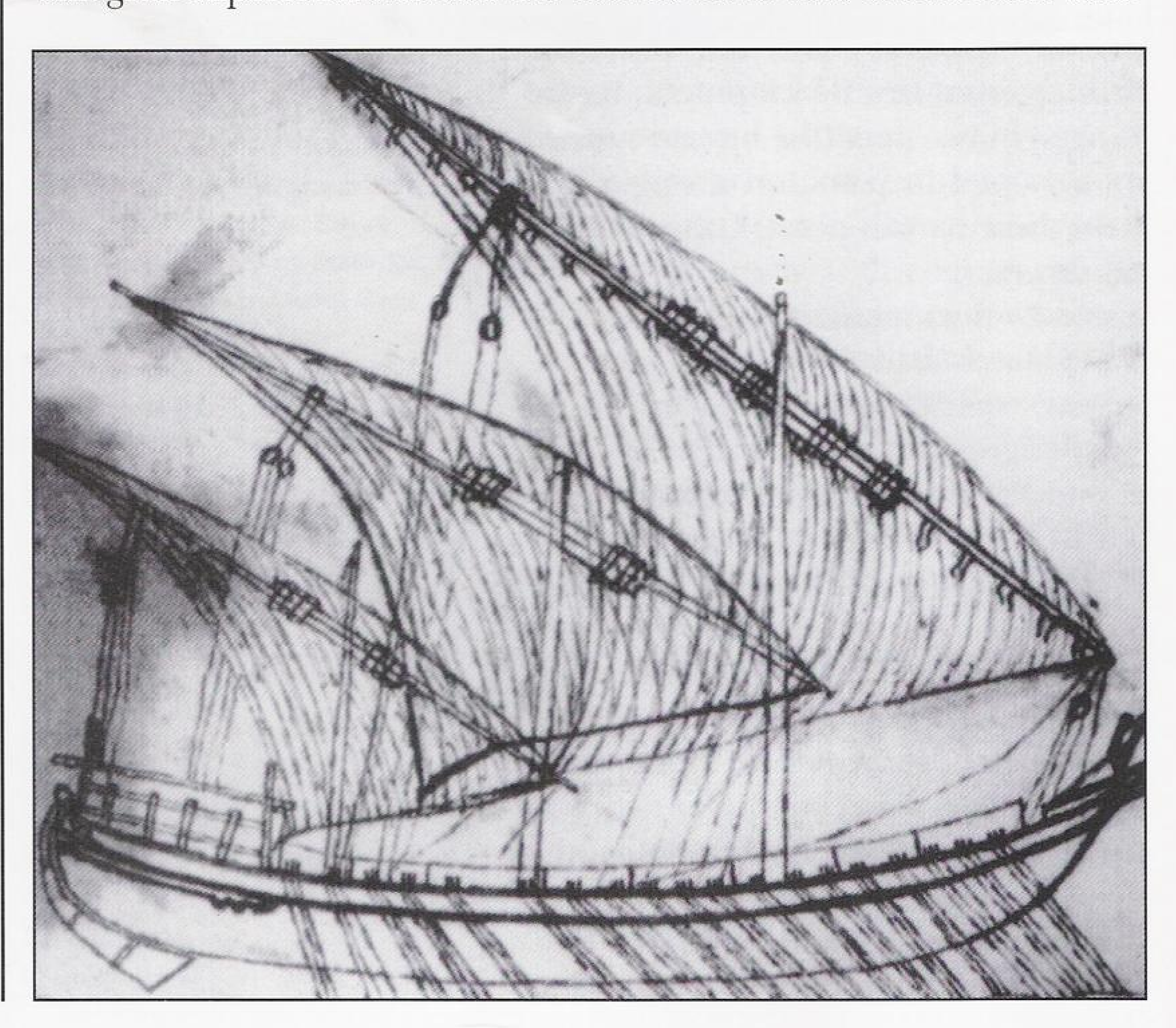
Los venecianos rechazaban el método romano de construcción naval, según el cual se construía primero el casco, y su técnica consistía en construir y armar las cuadernas y la roda antes de hacer la tablazón de cubierta. Este sistema, además de ser más rápido, permitía economizar materia prima. En su apogeo, el Arsenal era capaz de producir casi un barco diario, y podía equipar, armar y abastecer una nueva galera con piezas estandardizadas según un sistema parecido a la línea de montaje de la revolución industrial. La similitud con una cadena de montaje moderna fue aún más perceptible después de la construcción del Arsenal Novísimo, a finales del siglo XV.

Los marineros

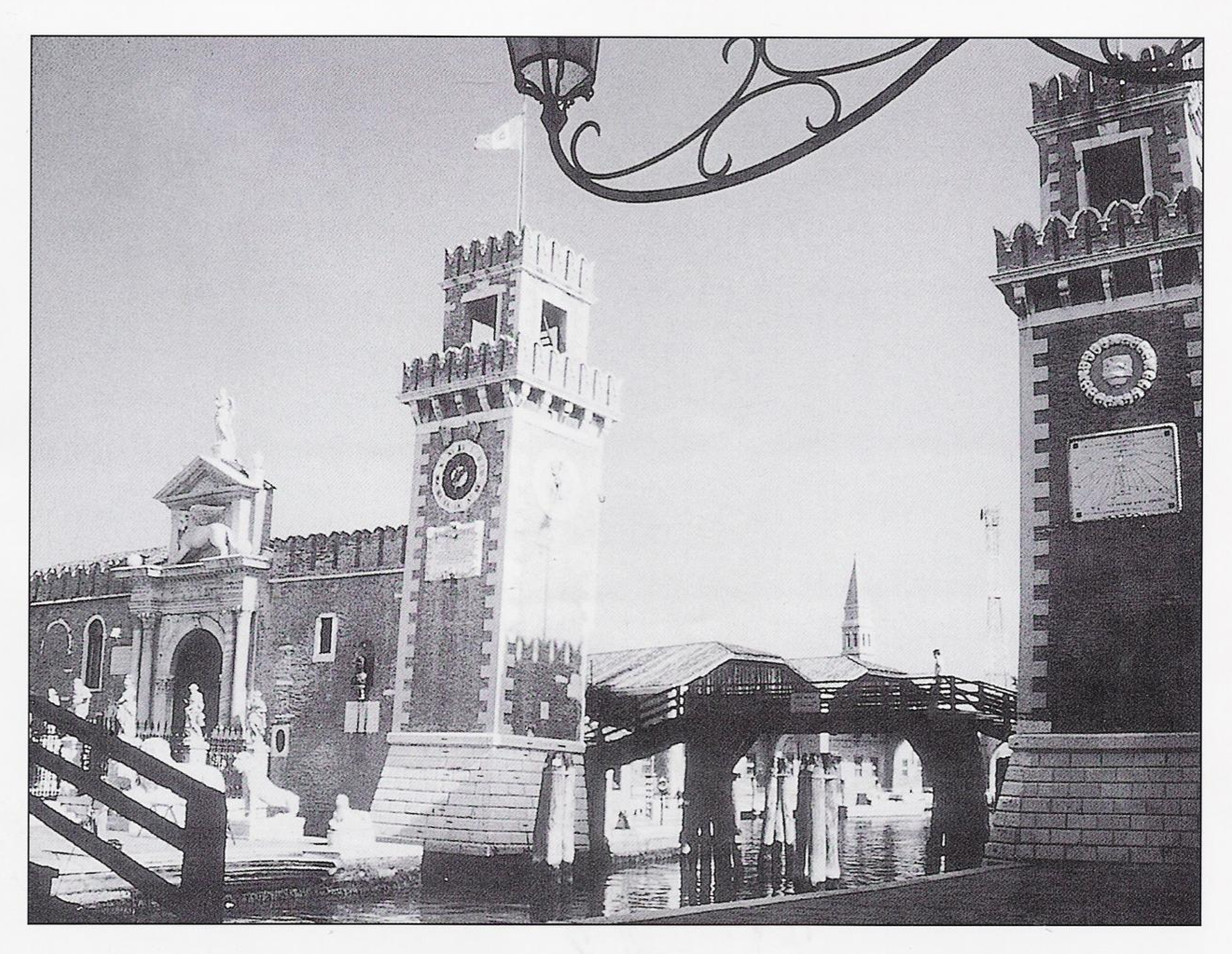
Venecia se convirtió en una potencia realmente imperial después de la Cuarta Cruzada que, en 1204, tomó Constantinopla y reemplazó el imperio bizantino por uno latino. Venecia misma contribuyó de modo significativo a esta conquista (o golpe traicionero), pues fue la capacidad de los venecianos, con sus barcos más grandes, de transportar caballos de batalla hasta lugares muy distantes –y suficiente agua dulce para el viaje– lo que permitió las prósperas empresas militares occidentales en el Mediterráneo oriental.

El poder y la expansión económica de Venecia y dependían de sus flotas que, fueran pacíficas o guerreras, estaban bajo el mando de un almirante asesorado por dos civiles nombrados por el gobierno. Por debajo del almirante estaban los administradores *(proveditori)* y los capitanes de galera *(sopracomiti)*. La cadena de mando se estrechó con el paso de los siglos y la creación de un capitán general del mar hizo que un solo individuo, teóricamente en todo caso, ejerciera el mando general. En el siglo XIII también se creó un sistema de patrullas navales para controlar los mares más inestables y, cuando era posible, aislar los suministros enemigos.

Los capitanes de galera eran la élite de las fuerzas militar venecianas. Provenían exclusivamente de la nobleza y generalmente tenían una gran experiencia no sólo del mando naval sino también del com-



Una galera mercante veneciana de mediados del siglo XV. Utiliza el sistema de remos *alla sensile* pero tiene más velas que una galera de guerra.



Entrada del canal al Arsenal de Venecia, mirando hacia el emplazamiento del Antiguo Arsenal, La puerta monumental de la izquierda se construyó en 1572 para conmemorar la victoria de Lepanto.

bate terrestre. Aunque su disciplina en la batalla era severa, por lo general tenían una mentalidad independiente y solían usar su galera como si fuera un crucero privado, sacándola del puerto para hacer recados personales. Adornaban la popa de su galera con oropeles no autorizados (y costosos), haciendo que el aspecto ya de por sí impresionante de estos buques de guerra fuera aún más llamativo, aunque esto tenía cierto efecto psicológico ventajoso en los adversarios menos pretenciosos.

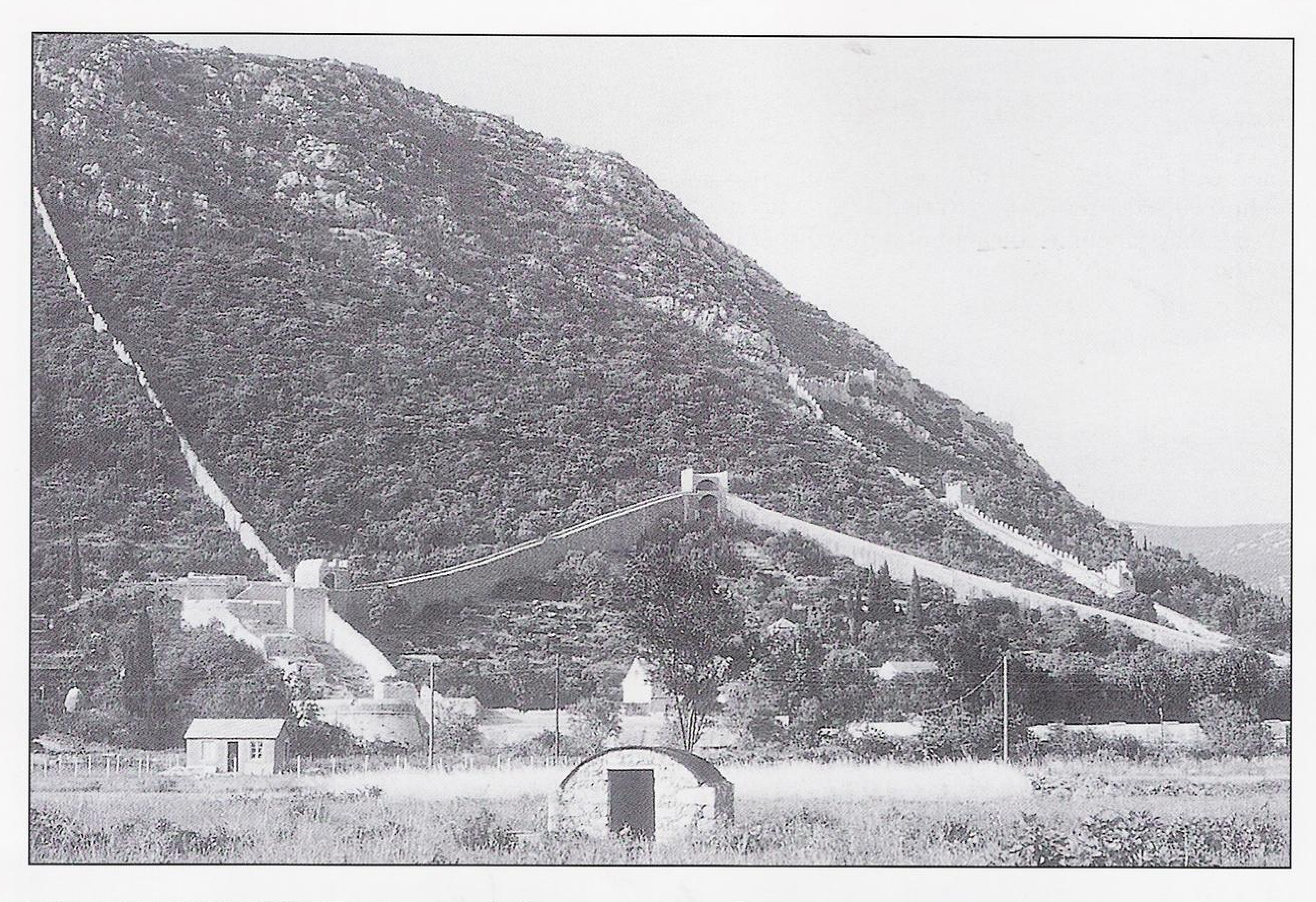
Aunque se usaban unidades de milicia en el mar, solían ser hombres que habían ofrecido sus servicios por desesperación, ya que el servicio naval estaba peor pagado y era más peligroso (no se podía escapar) que el servicio de tierra. Los *scapoli* eran soldados de infantería de marina voluntarios, mientras que los *soldati* eran tropas reclutadas para un episodio particular, normalmente por capitanes mercenarios *(condottieri)*. En la marina había voluntarios aristocráticos, pero parece ser que la mayoría se limitaban a cobrar su paga sin llegar a embarcarse en ninguna nave. Los artilleros navales aún eran llamados *balestieri* (ballesteros), a pesar de que la ballesta –desechada antes que el arco, cuya velocidad de disparo seguía siendo inigualable– ya había prácticamente desaparecido.

Los artilleros eran la nueva élite naval. Se formaban en escuelas de artillería en Venecia y las colonias y disfrutaban de muchos privilegios, que incluían concesiones de impuestos y el derecho a llevar armas. También se encargaban de los cohetes de señales, los dispositivos incendiarios y cosas similares, pero los artilleros cualificados eran



La batalla de Lepanto (7 de octubre de 1571), el punto culminante de los combates navales entre turcos y cristianos a lo largo del siglo XVI en el Mediterráneo. La flota turca intentó abrirse paso entre las galeras venecianas, hundiendo a varias de ellas antes de que el comandante veneciano Agostin Barbarigo, mortalmente herido, hiciera virar su flota, inmovilizando a las galeras turcas contra la costa. Los turcos fueron aniquilados en un violento combate. Aquí, una *galia sottil* veneciana se dispone a embestir con el espolón a una galera turca.





Las defensas de Ston en Dalmacia en el siglo XIV. Dicen que las murallas, que rodean el puerto y la montaña, son las murallas defensivas más largas de Europa. El baluarte de artillería (abajo a la izquierda) es de una fecha posterior.

relativamente pocos, y las tareas pesadas, como cargar, desplazar e incluso disparar los cañones eran ejecutadas por marineros ordinarios.

Debido a las limitaciones de la navegación medieval, Venecia nunca logró controlar totalmente ninguna parte del Mediterráneo, aunque sí pudo proteger su comercio y suprimir la piratería. Un sistema de convoyes funcionaba desde el siglo XIII, con entre 15 y 20 galeras protegiendo los lentos y vulnerables buques mercantes. Las rutas y el destino de estos convoyes estaban severamente regulados por el gobierno, pero si las galeras escolta eran neutralizadas, apartadas o derrotadas, las pérdidas podían ser abrumadoras. No obstante, el sistema sólo se empleaba en zonas y tiempos particularmente peligrosos, especialmente durante las innumerables guerras contra Génova.

El sistema de convoyes también estaba limitado por el reducido campo de actividad de las galeras medievales, que al principio confinaba los convoyes en la cadena de bases navales que constituían el imperio de ultramar de Venecia, o en puertos aliados. Este campo sólo pudo ampliarse a partir de 1350 aproximadamente, cuando se construyeron galeras mercantes mucho más grandes. El sistema de convoyes se extendió entonces más allá del Mediterráneo, por el Atlántico, llegando hasta Inglaterra y Flandes. La ausencia de una flota de galeras podía influir en los acontecimientos en tierra: los bizantinos se aprovecharon de una situación como esa para reconquistar Constantinopla, arrebatándosela a los "latinos" en 1261.

Además, las tripulaciones de las galeras tenían que defender sus propias bases, guarneciendo las murallas cuando eran atacados por tierra.

A mediados del siglo XV había más de 3.000 buques mercantes venecianos activos, y muchos de ellos podían ser rápidamente converti-

dos en buques de transporte militar o incluso en buques de guerra. Además, se mantenía una reserva de hasta 100 galeras de guerra en el Arsenal.

El armamento también estaba regulado por el gobierno. El equipo defensivo comprendía entre cinco y ocho ballestas mecánicas variadas que normalmente disparaban jabalinas, o catapultas que disparaban balas de piedra, montadas en el castillo de proa, junto con lanzas, rezones, escudos y yelmos. Las tripulaciones siempre eran muy numerosas, especialmente en aguas potencialmente conflictivas. Un buque mercante ordinario llevaba por lo menos 60 hombres, una galera entre 240 y 280. Los expertos marineros y remeros eran reclutados en Venecia, Dalmacia y Grecia. Los remeros eran elegidos por sorteo en las parroquias de las ciudades, y durante su servicio sus familias recibían una ayuda económica de los que se quedaban en tierra. Los deudores podían pagar sus deudas remando en las galeras, pero en aquella época no se usaban esclavos. Diversos tipos de competiciones y regatas en los canales de Venecia perfeccionaban la habilidad de los remeros, y también había un "deporte náutico" que parecía un tipo de justa naval.



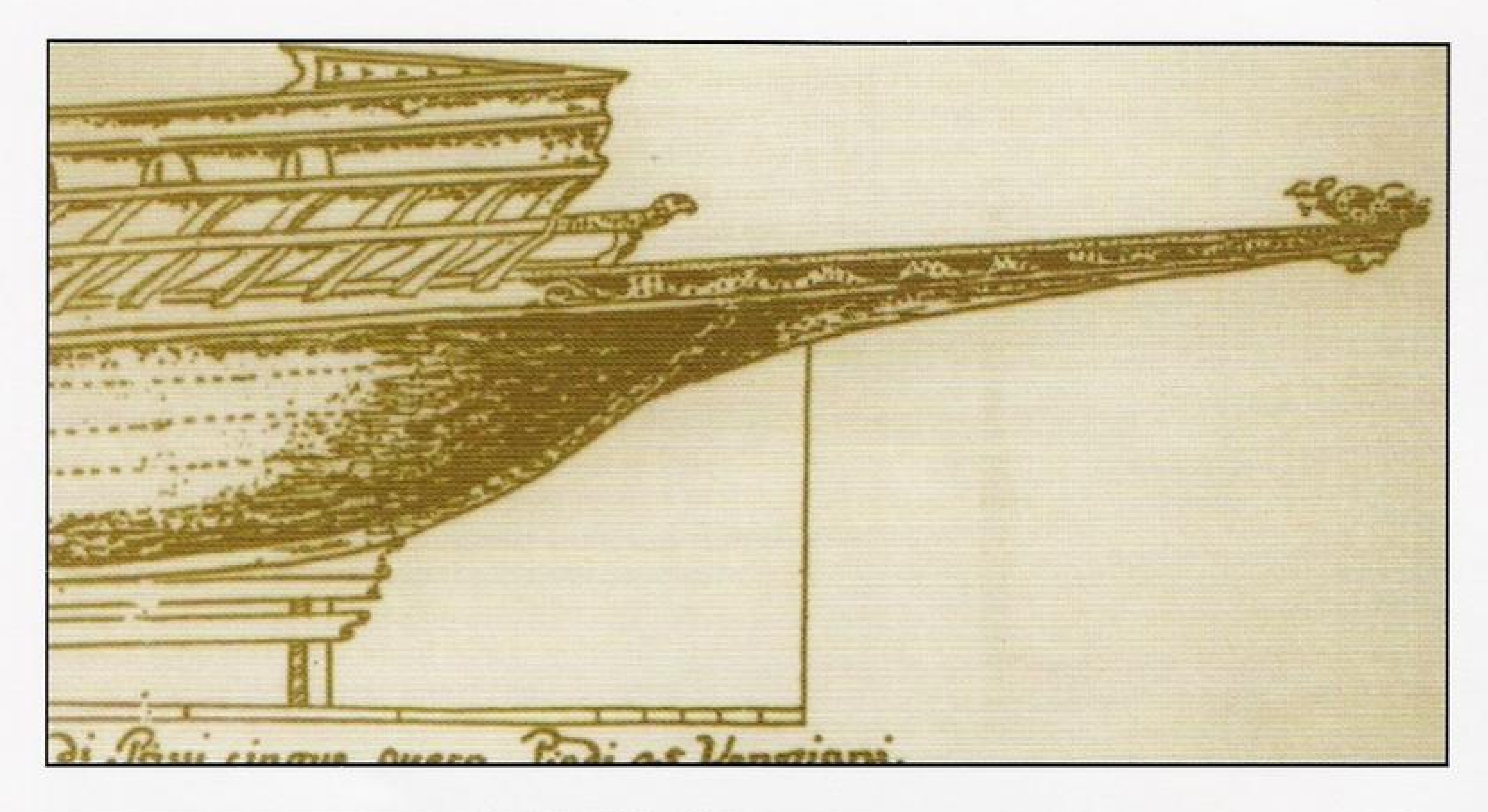
La batalla de Préveza (1538). El buque insignia veneciano, una carraca formidable (el típico barco de vela del Atlántico) es atacado por unas galeras de la flota turca bajo el mando del almirante otomano Kheir ed-Din –llamado "Barbarroja"–. Aunque estas naves tan altas, armadas con numerosos cañones, no podían ser abordadas por galeras de guerra, en Préveza, Barbarroja las rodeó con su flota más pequeña de galeras, hundió o capturó a varias y destrozó los buques insignia venecianos.

Con el paso del tiempo, los marineros tendieron a perder categoría en comparación con los soldados, aunque ambos llevaban armas y tomaban parte en un combate, si era necesario. En realidad, lo hacían todos los hombres sanos que habían embarcado, incluidos los pasajeros. Siempre había soldados profesionales a bordo, pero su papel adquirió más importancia cuando las armas se volvieron más poderosas y caras. Los venecianos seguían usando jabalinas en el siglo XV, mientras que otras armas incluían ollas llenas de jabón para que las cubiertas del enemigo se volvieran resbaladizas, granadas incendiarias y azufre cegador. Unos nadadores podían atacar el casco del enemigo, aunque en realidad pocos barcos medievales fueron hundidos de esta u otra forma de acción enemiga.

Antes de que los cañones se volvieran más eficaces, las ballestas eran la principal arma de larga distancia, y el resultado de la contienda se decidía por contacto y abordaje. En el siglo XIV cada galera llevaba 30 ballesteros cualificados, que también manejaban los remos en las bancadas internas. La compañía de "nobles arqueros", formada por miembros de la nobleza, estaba dispensada de este servicio y, a bordo, compartía el alojamiento del capitán. En el mar no hubo mercenarios antes de 1550, aproximadamente. En Venecia, se requería a todos los ciudadanos que practicaran el tiro, y el gobierno organizaba competiciones, recompensando con sustanciosos premios a los ganadores.

En la época de la gran victoria naval sobre los turcos otomanos en Lepanto, en 1571, la eficacia naval veneciana ya estaba en declive. Uno de los problemas más graves fue la escasez de tripulaciones. Los nuevos y gigantescos buques de guerra llevaban hasta 1000 hombres, con inclusión de hombres de armas, soldados de infantería de marina y hasta 300 remeros. Hubo que reducir los requisitos de reclutamiento para cubrir las vacantes. En 1539 se renunció al reclutamiento en las parroquias en favor de contingentes de remeros procedentes de los gremios y las fraternidades religiosas. Algunos remeros se alistaron en las colonias y Venecia se vio incluso forzada a comprar presidiarios de otros estados, además de emplear a los suyos,

para llenar las bancadas. Los presidiarios estaban encadenados, mal alimentados y vestidos, pero se les daban armas en caso de que hubiera una batalla. Después de Lepanto hubo muchos prisioneros otomanos disponibles como esclavos de galeras.



El "pico" o "tajamar" (espolón) en la proa de una galera, h. 1500, de un manuscrito italiano. A pesar de su aparente fragilidad, no sólo se usaba para embestir a los barcos enemigos, también servía de puente de abordaje.

Los barcos

La galera era una nave prácticamente exclusiva del Mediterráneo, que sólo se veía fuera ocasionalmente. En el siglo XIV era el principal tipo de buque de guerra en las flotas de todas las potencias marítimas de la cuenca mediterránea. Desde el siglo XV hasta el siglo XVII –tanto antes como después de la introducción del cañón y la consiguiente revolución menor en el diseño y las tácticas– fue el árbitro de la supremacía naval en la zona y desempeñó un papel destacado en el choque entre el cristianismo y el islam, una contienda representada principalmente, por una parte, por la república de Venecia y, por otra, por el imperio otomano, que alcanzó su punto culminante en la batalla de Lepanto.

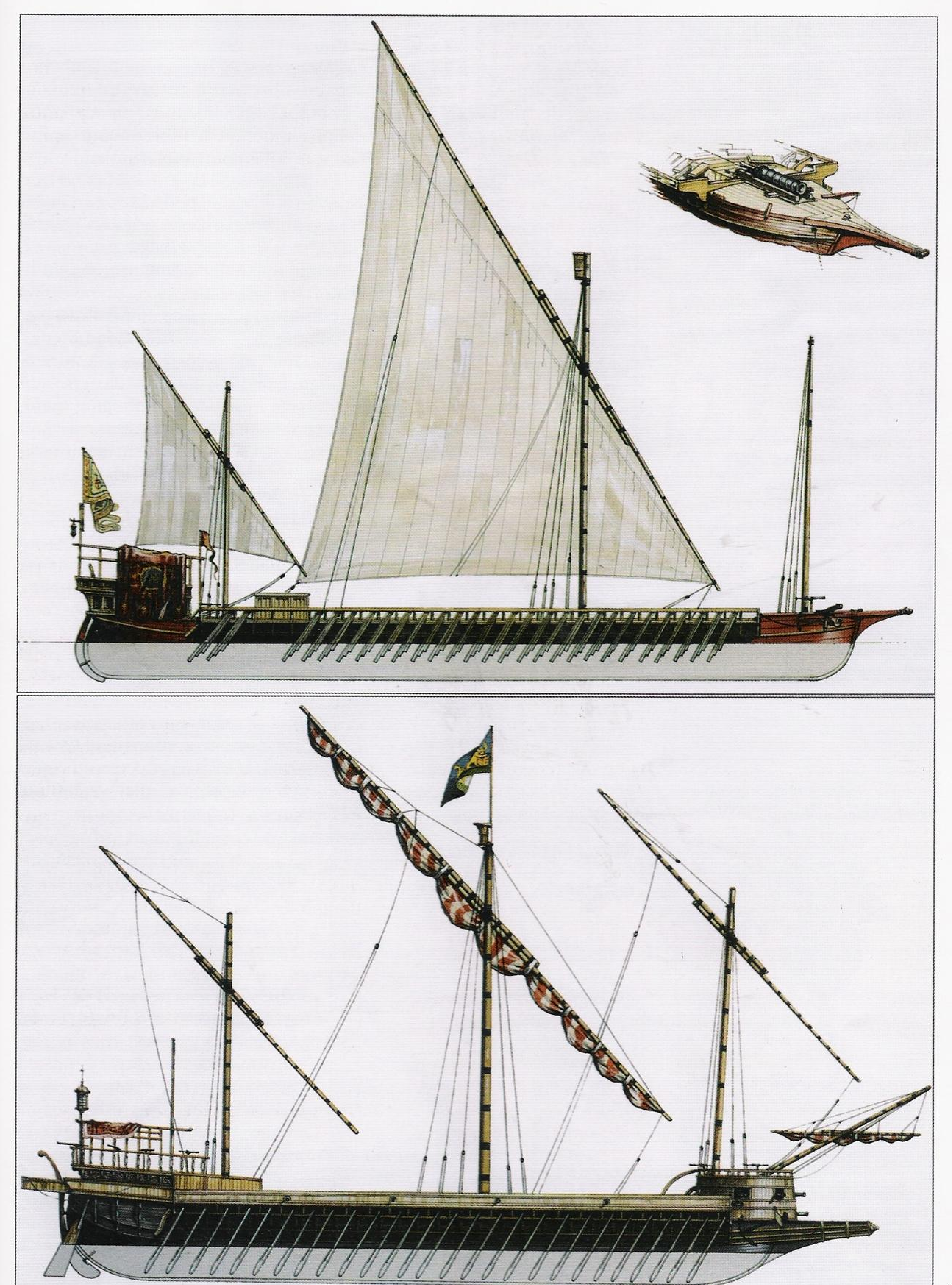
Las galeras estaban ellas mismas evolucionando lentamente. Debido a la relativa escasez de restos arqueológicos, no se sabe exactamente en qué aspectos. Aparte de su única hilera de remos, la galera de guerra italiana era muy diferente de su predecesor, el galeón bizantino, él mismo descendiente del birreme romano. El galeón fue un buque de guerra de mucho éxito, con aparejo latino (una especialidad mediterránea, sin duda de origen árabe), con tres mástiles y dos hileras de remos. Su armamento incluía a menudo un sencillo proyector de fuego griego que funcionaba con un fuelle.

En el siglo XIV se ideó una nueva manera de agrupar los remos llamado *alla sensile*, "de forma sencilla", con los remos agrupados de dos en dos o de tres en tres en una sola fila. Este sistema duró hasta principios del siglo XVI. Casi todos los estados marítimos italianos establecieron reglamentos para la construcción naval, especificando cómo debía ser construida una galera, incluidas las galeras mercantes, pues podían ser utilizadas en el servicio naval. Cada grupo de remeros se sentaba en una bancada con sus remos individuales, que pasaban todos por la misma abertura y tenían, necesariamente, distintos largos.

Cuando navegaban con las velas alzadas, los remos se ponían en la batanga, un soporte que también servía de defensa contra las embestidas de otros barcos y podía usarse como plataforma de abordaje. La galera veneciana media de 1400 medía 38 metros de eslora y 5 metros de manga, tenía un calado de 1,2 metros y un desplazamiento de 140 toneladas. Con el tiempo las galeras se volvieron más largas, con un mástil adicional y un mayor desplazamiento. Después de la introducción de las armas de pólvora a finales del siglo XIV se hicieron otras modificaciones. La construcción de una plataforma para los cañones en la proa fue relativamente sencilla, pero hubo que renunciar al sistema *alla sensile*, con todos los hombres de cada bancada tirando de un mismo y enorme remo. El nuevo sistema no requería tanta habilidad pero los resultados no eran tan buenos, y los venecianos, como los turcos otomanos (por lo general más atrasados en armamento y tácticas) se mostraron algo reacios al cambio de sistema.

Los grandes adelantos náuticos asociados con el Renacimiento estaban relacionados con la navegación de los océanos. Los pro-

Página opuesta. Arriba: Una "gran galera" veneciana del siglo XV, primer buque de guerra de su época. Originariamente buques mercantes, estaban bien adaptadas a la batalla naval y eran propiedad del gobierno, que las alquilaba a los comerciantes. El detalle muestra cómo, retirando el palo de trinquete, se colocaba en la proa una bombarda que apuntaba hacia el frente. Los remos están agrupados según el sistema *alla sensile*.
Abajo: Galeaza veneciana del siglo XVI. En el castillo de proa había cañones de diversos calibres y alcances que permitían disparar de costado, y la altura de la nave impedía que fuera abordada. Aunque lenta y torpe, era prácticamente invulnerable a las galeras. Unas pocas galeazas venecianas resultaron ser un factor decisivo en la batalla de Lepanto.



blemas allí eran de una naturaleza mucho más formidable que en el Mediterráneo, donde normalmente la costa estaba a la vista, y las galeras, si era posible, tocaban puerto por la noche. La brújula era un instrumento muy útil, pero los venecianos no sustituyeron el remo de maniobra o espadilla por el más eficaz timón de popa hasta algo más tarde que los buques mercantes del noroeste de Europa.

La "gran" galera, o galera "mercante" era una versión mucho más grande, destinada en un principio a transportar productos perecederos, como las especias. Fueron las precursoras de las grandes galeras de guerras y las galeazas del siglo XVI, que transportaban grandes cañones y muchas tropas, unas auténticas fortalezas flotantes muy difíciles de atacar, y aún más de inutilizar.

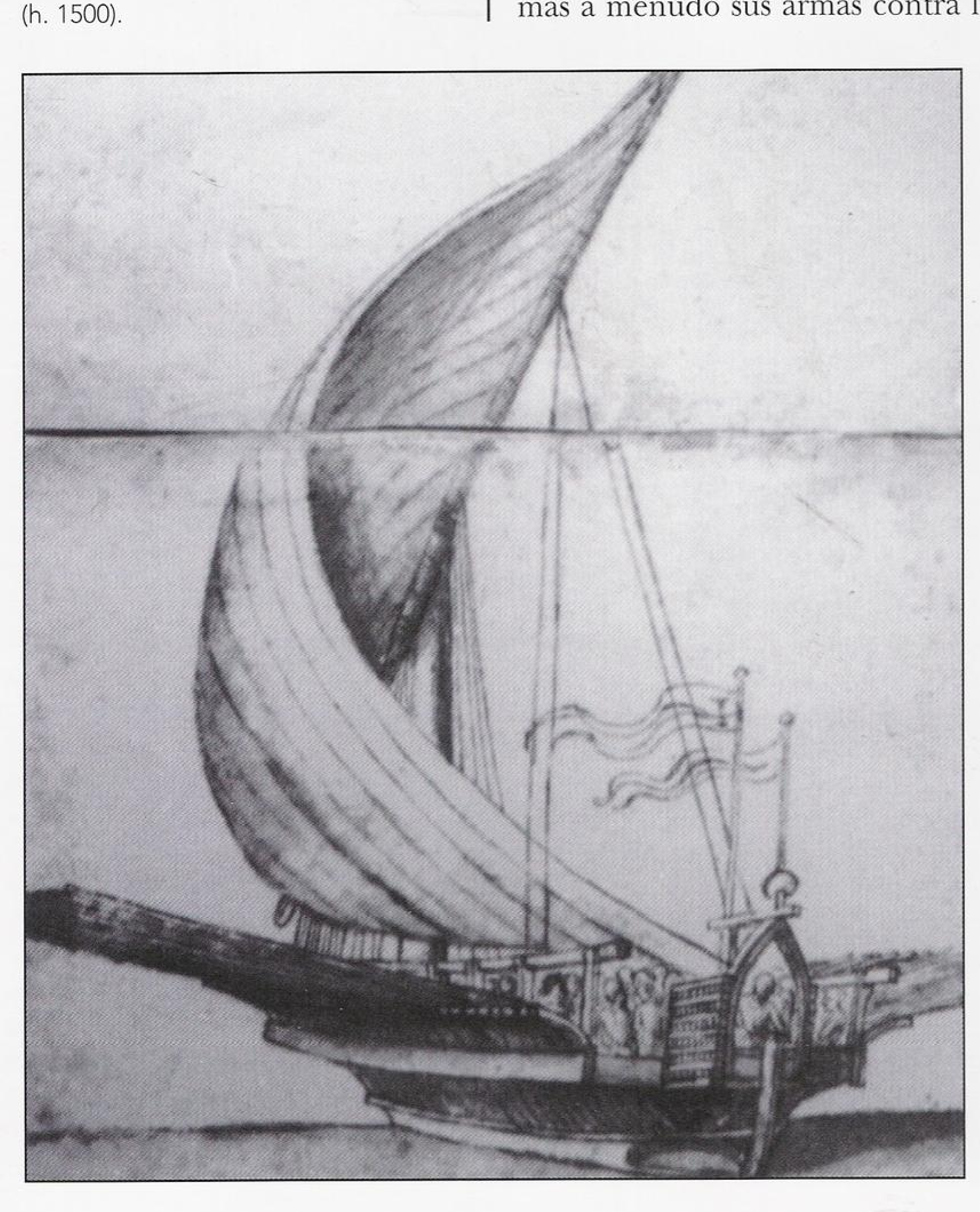
La táctica de embestir con el espolón del barco se empleó con menos frecuencia en los combates navales de finales de la Edad Media. El espolón se redujo a un saliente diseñado principalmente para el abordaje, aunque incluso ese saliente de aspecto endeble era suficiente para hacer pedazos los remos de una galera enemiga e inmovilizarla. Unos parapetos de madera protegían a los remeros y el fuego griego, usado en la Antigüedad, siguió siendo un arma muy temida. Algunos barcos se cubrían con capas protectoras de piel o fieltro empapadas en vinagre en tiempos de guerra.

Las batallas en alta mar eran raras. Los barcos venecianos usaban más a menudo sus armas contra los puertos y los diques que contra los barcos enemigos. Cuando tenía lugar una batalla, iba acompañada de mucha cortesía ceremoniosa. Por ejemplo, izar una bandera especial con una espada apuntando hacia arriba indicaba intención de luchar.

Las galeras no eran unos barcos corrientes, representaban un arma anfibia en un tipo de guerra que comprendía batallas navales y terrestres. Apoyaban desembarcos, llevaban refuerzos y suministros, y su papel estaba estrechamente relacionado con la estrategia global.

Después de la caída de Constantinopla (1453) los turcos otomanos estuvieron a la ofensiva, echando a los cristianos del Egeo y el Mediterráneo oriental. En las guerras de galeras, éstas tenían que encontrarse, como mucho, a cuatro días de distancia de la base más cercana, y la estrategia estaba en gran parte dominada por la lucha por las bases. Las galeras, aunque relativamente rápidas para la época (siete nudos) en distancias cortas, por lo general eran lentas, y las galeras de guerra, que tenían menos velamen que los buques mercantes,

Una galera pequeña y rápida de 20 remos, llamada galeota. Está navegando con las velas alzadas y los remos descansan sobre sus soportes (h. 1500).



raramente usaban sus velas en los combates, a menos que tuvieran que huir.

La primera y más importante misión del comandante de un convoy era mantener su formación, lo cual nunca resultaba fácil, y una vez que la batalla había comenzado, era algo prácticamente imposible. Su segundo objetivo era romper la formación del enemigo abordando los barcos. Se podía abordar un barco por sorpresa, cogiendo al enemigo con los remos guardados, o fingiendo retirarse y virando repentinamente. Una táctica muy empleada era ocultar parte del cuerpo en las bahías costeras, o en unas islas generalmente cercanas, tendiendo una emboscada en el momento decisivo. El conocimiento detallado de las costas proporcionaba grandes ventajas, y los pequeños y rápidos barcos exploradores tenían un papel importante.

La similitud entre los combates navales y las batallas terrestres aumentó, pues en caso necesario los buques de guerra se podían amarrar juntos para formar una fortaleza flotante estática. Podían estar varados con sus proas fuertemente defendidas apuntando al mar, o amarrados en línea, con la popa hacia la playa, listos para soltar las amarras en cualquier momento. Esta táctica, muy usada por los otomanos, era especialmente apropiada si había tropas de apoyo terrestres.

La introducción del cañón en el armamento del los buques de guerra no tuvo un efecto inmediato en las tácticas. Algunas galeras venecianas ya tenían bombardas en el castillo de proa antes de 1400, para agujerear el casco del enemigo o derribar su mástil, y eran muy corrientes en el siglo XV, cuando también se montaron muchos pequeños cañones para reducir la tripulación enemiga. Fueron muy eficaces contra las galeras otomanas.

La flota veneciana también operaba en los grandes ríos, lagos y marismas del norte de Italia, aunque con un éxito relativo y normalmente contando con el apoyo de fuerzas terrestres. Hubo galeras de tamaño natural navegando por el río Po y también, después de ser transportadas a través de montañas y otros obstáculos, en el lago Garda, donde fueron aniquiladas por las defensas milanesas.

Las embarcaciones llamadas galeones en esta época eran, probablemente, pequeñas galeras con una cubierta de combate por encima de los remeros, aunque en el siglo XVI el término se empleaba para designar los veleros, unas versiones más esbeltas del antiguo "barco redondo". Se usaban veleros y pequeños barcos con una tripulación de sólo cinco personas, tres remeros y dos soldados. No obstante, la potencia y la precisión cada vez mayores de las baterías montadas en tierra pusieron fin a las batallas en las vías navegables hacia 1500.

